



Fragerunde am 30. August 2018 zur Gesamterneuerung Burgfelderstrasse – Missionsstrasse - Spalenvorstadt

Fragen und Antworten

Allgemein

1. Was wird konkret für die Wohnbevölkerung gemacht?
 - Erhaltungs- und Ausbaumassnahmen der Werkleitungen (IWB mit Elektrizität, Telekommunikation, Wasser)
 - Angebot eines attraktiven und behinderungsfreien ÖV
 - Hindernisfreier Zugang zum Tram und Bus gemäss Behindertengleichstellungsgesetz
 - Mehr Sicherheit im Verkehr, Verbesserungen im Verkehrsablauf mit weniger Staubildungen
 - Mehr Grün mit zusätzlichen Baumpflanzungen

Verkehr

2. Ist mit zusätzlichem Verkehr zu rechnen oder sind verkehrsberuhigende Massnahmen vorgesehen?
 - Es wird keinen zusätzlichen Verkehr geben. Die Verkehrsregelung mit seinen Lichtsignalanlagen am Luzernerring / Wasgenring, der Strassburgerallee, dem Burgfelderplatz sowie entlang des Spalennrings wird wie bereits heute nur so viel Verkehr in die Stadt fahren lassen, wie vom städtischen Netz bewältigt werden kann.
 - Verkehrsberuhigende Massnahmen sind nicht vorgesehen. Diese Achse hat die Funktion einer Hauptsammelstrasse und ist für den motorisierten Verkehr von Bedeutung. Auf ihr soll ein möglichst flüssiger Verkehrsablauf erfolgen. Zudem ist sie eine Lifeline- und Notfallachse (Ambulanz, Feuerwehr).
3. Wie viele Parkplätze werden aufgehoben und gibt es dafür Ersatz?
 - 90 von insgesamt 214 Parkplätzen werden aufgehoben. Für einen Ersatz hat es keinen Platz. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die aktuelle Parkplatzpolitik der Regierung, siehe:
<http://www.regierungsrat.bs.ch/nm/2018-vernehmlassung-zur-kuenftigen-parkplatzpolitik-regierungsrat-moechte-private-quartierparkings-foerdern-und-preise-fuer-parkkarten-anpassen-rr.html>



4. Weshalb werden separate Velostreifen zulasten des Autoverkehrs erstellt?
- In dem vom Regierungsrat im Jahre 2014 verabschiedeten Teilrichtplan Velo ist das kantonale Veloroutennetz definiert. Sämtliche Strassen in diesem Projekt sind im Teilrichtplan als Velorouten ausgewiesen. Entsprechend sind diese Streckenabschnitte mit aufgeweiteten Fahrstreifen und wenn möglich mit Velostreifen für ein Nebeneinander von Tram und Auto zum Velo auszubauen.

Bauarbeiten

5. Ist die Bauzeit von drei Jahren realistisch?
- Die Einschätzung der Bauzeit beruht auf langjähriger Erfahrung einer Vielzahl von anderen Bauprojekten in Basel. Somit ist die Bauzeit realistisch.
6. Erfolgen die Bauarbeiten in mehreren Etappen?
- Ja, es sind drei Abschnitte im Bauablauf vorgesehen, welche in der Spalenvorstadt beginnen, gefolgt von der Missionsstrasse und anschliessend der Burgfelderstrasse
 - Der detaillierte und optimierte Bauablauf wird erst mit der Bearbeitung des Bauprojektes erstellt. Der Bauablauf kann sich deswegen noch verändern.



Abschnitt	A	B	C
1. Bauphase			
2. Bauphase			
3. Bauphase			

7. Bleiben Geschäfte und Läden während den Bauarbeiten zugänglich?
- Kurzfristige Behinderungen sind nicht auszuschliessen, aber grundsätzlich bleibt der Zugang immer gewährt.



8. Müssen Anwohnende während den Bauarbeiten mit Baulärm rechnen?
 - Bauen ohne Lärm ist leider nicht möglich. In der Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt sind aber nur einzelne Nachtarbeiten erforderlich. Die gesetzlichen Bestimmungen zu Lärm werden selbstverständlich eingehalten.
9. Gibt es für Geschäfte und Gastrobetriebe Entschädigungen aufgrund der Einschränkungen während den Bauarbeiten?
 - Grundsätzlich besteht kein Anspruch auf Entschädigungen. In besonderen Fällen ist es z.B. möglich, dass die Allmendverwaltung darauf verzichtet, Gebühren für die Boulevard-Flächen im öffentlichen Raum zu erheben.
10. Die unterirdischen Leitungen in der Spalenvorstadt wurden in den 1990er Jahren ersetzt, weshalb ist dies wieder notwendig?
 - Bis zum Zeitpunkt der Bauarbeiten sind rund 30 Jahre verstrichen, das ist eine lange Zeit. Insbesondere bei der Elektrizität und der Telekommunikation ist ein Ausbau an die heutigen Bedürfnisse erforderlich.

Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz

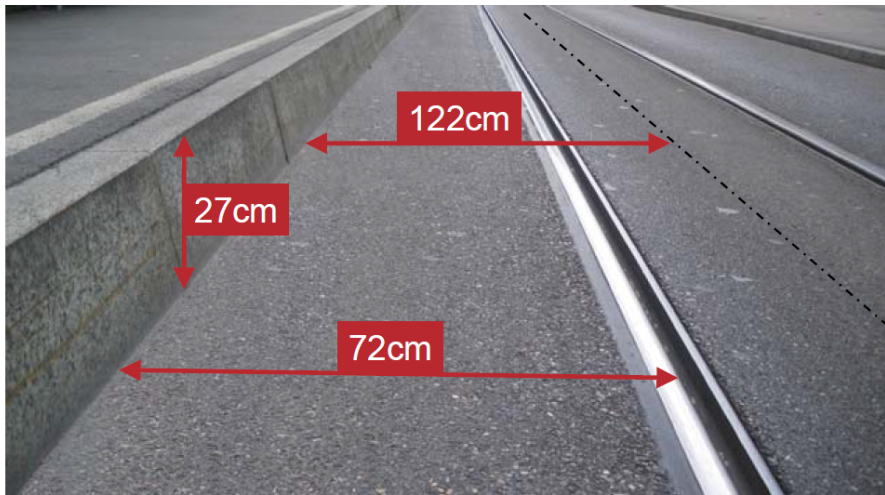
11. Gibt es ein Gesamtkonzept für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes?
 - Ja, wir verweisen auf folgende Ratschläge:
http://www.grosserrat.bs.ch/de/geschaefte-dokumente/datenbank?such_kategorie=1&content_detail=200108267
und
http://www.grosserrat.bs.ch/de/geschaefte-dokumente/datenbank?such_kategorie=1&content_detail=200105432
 - Die Anpassung der Haltestellen erfolgt wenn immer möglich gleichzeitig mit anstehenden Unterhaltsarbeiten und Baustellen. Das ist übrigens in diesem Projekt der Fall.
12. Weshalb wird nicht zugunsten der Velofahrenden auf die hohen Trottoirränder bei Kaphaltestellen verzichtet? Bzw. Wie wird die Sicherheit der Velofahrenden an den Kaphaltestellen gewährleistet?
 - Ausschliesslich hohe Trottoirränder ermöglichen ein selbständiges behinderungsfreies Ein- und Aussteigen in die Trams. Damit wird es möglich, Benachteiligungen zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind.
Die Idee, bei Kap-Haltestellen die Geleise mit einer Gummifüllung zu versehen, die den Schienenspalt ausfüllt und sich nur absenkt, wenn ein Tram darüber fährt, wird



von uns gemeinsam mit Schweizer Städten und Verkehrsverbänden wie z.B. Pro Velo weiterverfolgt.



Technische Grundlösung Haltestellen



- Für die Velofahrenden bestehen zwei Möglichkeiten zum Passieren der Haltestelle. Zwischen der Schiene und dem Randstein stehen 72 cm zur Verfügung. Die hohe Kante führt jedoch bei einigen Velofahrenden zu Verunsicherungen beim Durchfahren und zur Sorge, den Randstein zu berühren. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Schiene vor dem Haltestellenbereich zu queren und dann im Bereich der Gleismitte zu fahren. Bei einer Spurbreite des Gleises von 100 cm kann auf einem Streifen von rund 90 cm sicher zwischen den Rillenschienen gefahren werden.

13. Wie können Gehbehinderte künftig die Tramgleise überqueren, wenn Tramhaltestellen hohe Trottoirränder erhalten?
- Am Ende der Haltekanten für Tram resp. Bus werden die Randsteine so abgesenkt, dass die Fahrbahn inklusive Gleise behinderungsfrei gequert werden können.

Tramhaltestelle in der Spalenvorstadt

14. Inwiefern berücksichtigt die Verlegung der Tramhaltestelle Spalentor den historischen Charakter der Spalenvorstadt?
- Die Spalenvorstadt befindet sich im Perimeter des Gestaltungskonzepts Innenstadt (GKI) und wird als Historische Vorstadtstrasse definiert. Das Strassenprofil weist einen Höhenversatz auf, wobei die Trottoire mit abgeschliffenen Kieselwackensteinen



und die abgesenkte Fahrbahn mit Asphalt ausgestaltet werden. Die Ausstattung der Haltestellen wird auf ein Minimum reduziert mit Haltestellenschild inkl. Fahrplantafel (Stele), dynamischer Fahrgastanzeige und Billettautomaten. Das Ganze ist in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege erfolgt. Der historische Charakter bleibt erhalten. Pro Stunde halten 16 Trams der Linie 3 in beiden Richtungen für rund 30-40 Sekunden in der Haltestelle, das bedeutet dass während 45 Minuten freie Sicht auf das Spalentor besteht.

15. Weshalb wird die Tramhaltestelle Spalentor nicht aufgehoben oder woanders hin verschoben?
 - Es wurden Varianten untersucht, bei denen die Haltestellen in der Missionsstrasse angeordnet wurden. Fehlende Platzverhältnisse im Strassenquerschnitt verunmöglichten jedoch eine Anordnung nebeneinander von Haltestellen und Fahrstreifen. Damit wäre die freie Fahrt für Rettungseinsätze von Feuerwehr und Ambulanz nicht mehr gewährleistet gewesen. Es hätten sich sehr lange Rückstaus in der Missionsstrasse gebildet und zu erheblichen Einschränkungen für Tram, Autos und Velos im Verkehrsnetz geführt.
Neben der Erschliessungsfunktion im Quartier hat die Haltestelle auch eine Bedeutung für umsteigende Fahrgäste zu den Buslinien 30 und 33. Deshalb bleibt sie erhalten.
16. Behindert die geplante Haltestelle Spalentor Rettungsfahrzeuge?
 - Nein. Es kommt für die Rettungsdienste zu keinen Einschränkungen.
17. Ist es sinnvoll, die Tramhaltestelle Spalentor so nahe an die Tramhaltestelle Universität zu legen?
 - Wegen der Tramnetzentwicklung und dem möglichen Tram Petersgraben ist die Zukunft der Tramhaltestelle Universität noch offen. Hinzu kommt, dass an der heutigen Haltestellenlage sich die Ausfahrt der Feuerwehr und die Zufahrt zur alten Gewerbeschule befinden. Diese Situation verunmöglicht eine behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestelle Universität.

Diverses

18. Weshalb wird die Tramhaltestelle Pilgerstrasse Richtung Burgfelderplatz verschoben?
 - Am aktuellen Standort befinden sich Gebäudezufahrten, daher kann in diesem Bereich keine behindertengerechte Haltestelle erstellt werden. Zwischen der Friedensgasse und der Maiengasse befinden sich keine Gebäudezufahrten, daher ist hier eine Platzierung gut möglich.



19. Gibt es in der Missionsstrasse neue Fussgängerübergänge beim Coop?
- Ja. Im Bereich der Einmündung Friedensgasse wird es einen neuen Fussgängerstreifen geben. Damit besteht neu eine direkte Verbindung von der Friedensgasse zum Spalemärt.
20. Weshalb wird die Tramhaltestelle Felix Platter-Spital Richtung Strassburgerallee verschoben?
- Das neue Felix Platter-Spital wird über die Haltestelle Luzernerring mit der Tramlinie 3 und der Buslinie 36 gut angebunden. Die neu entstehende Wohnüberbauung „Westfeld“ wird über die bisherige Haltestelle Felix Platter-Spital auch zukünftig erschlossen. Mit der Verschiebung dieser Haltestelle wird es möglich, Velomassnahmen für die Velofahrenden auf der Velobasisroute Glaserbergstrasse – Ensisheimstrasse anzubieten. Die neue Haltestellenanordnung ermöglicht zudem eine verbesserte und sichere Fussgängerführung zur Haltestelle und zum Haupteingang vom Kannenfeldpark. (weitere Informationen zum Teilrichtplan Velo unter: www.mobilitaet.bs.ch/velo/veloverbindungen/teilrichtplan-velo.html)

Weiteres Vorgehen

21. Inwiefern können Anregungen der Anwohnerinnen und Anwohner noch bei der Planung berücksichtigt werden?
- Das vorliegende Projekt wurde vom gewählten Regierungsrat verabschiedet und ist nun in der politischen Beratung. Die Verwaltung kann ohne politischen Auftrag keine Änderungen mehr vornehmen. Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) wird das Projekt nun beraten und eine Empfehlung zuhanden des Grossen Rats aussprechen. Dieser wird dann über das Projekt entscheiden.

Basel, den 12. September 2018



Einladung

Fragerunde zur Erneuerung Burgfelderstrasse, Missionsstrasse, Spalenvorstadt

Donnerstag, 30. August 2018, 19 Uhr
Auditorium Mission 21, Missionsstrasse 21, Basel





Carsten Fiedler
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Städtebau & Architektur
Dufourstrasse 40/50
CH-4001 Basel

Tel.: +41 (0) 61 267 91 87
E-Mail: carsten.fiedler@bs.ch
www.planungsamt.bs.ch

Basel, 10. August 2018

**Einladung zur Fragerunde:
Erneuerung Burgfelderstrasse, Missionsstrasse, Spalenvorstadt**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Juni informierten wir Sie mit einem Flyer über die bevorstehende Erneuerung der Burgfelderstrasse, der Missionsstrasse und der Spalenvorstadt. (Sie können den Info-Flyer auch auf unserer Webseite herunterladen: www.planungsamt.bs.ch/burgmissspal.)

In Kürze: Tramgleise, Strassenbelag sowie Gas-, Wasser- und Stromleitungen in der Burgfelderstrasse, der Missionsstrasse und der Spalenvorstadt haben ihr Lebensende erreicht. Sie müssen saniert werden. Der Kanton Basel-Stadt nutzt die Gelegenheit, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss auf den Strassen zu verbessern. Wenn der Grosse Rat dem Projekt zustimmt, wird frühestens ab 2020 gebaut.

Gerne geben wir Ihnen die Gelegenheit, uns persönlich Fragen rund um die Erneuerung zu stellen. Wir laden Sie deshalb herzlich ein zu einer Fragerunde am:

**Donnerstag, 30. August 2018 von 19 bis 21 Uhr
im Auditorium der Mission 21, Missionsstrasse 21, Basel.**

Wir freuen uns über Ihr Interesse.

Freundliche Grüsse

Carsten Fiedler
Projektleiter Städtebau & Architektur